

LES BONNES PRATIQUES DU REMONTAGE



Après une vache, le remontage du planeur doit être effectué avec méthode sous la direction d'une seule personne.



Même avec des branchements automatiques, la vérification du bon débattement des gouvernes s'impose.



La mise en place du plan fixe reste cruciale. Un contrôle par deux personnes est recommandé.

Les membres du club ne participant pas au remontage ne doivent pas intervenir et se tenir à l'écart. Il faut sensibiliser tous les membres à la criticité d'un remontage d'une machine.

Une double vérification de la sécurisation des commandes est recommandée. Attention aux épingles de sécurité, au freinage de certains boulons et aux rotules Lhotellier. Une action "positive" doit lever tout doute sur l'efficacité de la connexion. La visite prévol après un remontage devient encore plus capitale, en contrôlant tous les branchements, les axes des voilures, l'installation de l'empennage horizontal...

● Après remontage, il est impératif de vérifier le bon branchement des commandes (même si ce dernier est du type "automatique"). Deux personnes sont alors nécessaires, l'une agissant sur les commandes, l'autre sur la gouverne à vérifier, en vérifiant le débattement mais aussi la réponse correcte dans les deux sens de braquage.

Ce contrôle doit concerner également les aéro-freins.

La totalité du SIB de l'EASA a été publiée dans **Actions vitales n°10** (après traduction du document original en anglais). Il est accompagné des photos explicatives.

Francis Clar

Président de la Commission formation-sécurité

➔ Les statistiques de l'EASA pour la communauté véliplane en Europe révèlent des incidents ou accidents liés à un mauvais remontage du planeur...



Le 30 avril, l'Agence européenne pour la sécurité de l'aviation (EASA) a diffusé un Safety Information Bulletin (SIB 2019-07) relatif au remontage des planeurs et motoplaneurs.

Ceci fait suite à plusieurs incidents ou accidents, survenus dans différents pays et liés à un remontage incorrectement réalisé, notamment au niveau du branchement des commandes (mauvaise installation, sécurisation des connexions incomplètes, plan fixe mal monté, etc.).

DE MULTIPLES ERREURS AU REMONTAGE...

Ces erreurs de remontage sont de plusieurs natures :

- La procédure de remontage a été interrompue. La personne en charge du re-montage a été perturbée ou sa tâche interrompue par un événement extérieur, entraînant ensuite l'oubli de certaines phases du remontage.
- La procédure de remontage n'a pas été suivie correctement.
- La procédure de remontage du planeur n'était pas parfaitement connue du responsable.

- les principes de connexion ou de sécurisation n'étaient pas correctement compris par la personne en charge du remontage.

- la vérification du bon branchement des commandes n'a pas été effectuée.

Ces causes peuvent évidemment se composer. Le résultat final reste identique : une aile, un plan fixe peuvent ne pas être correctement assemblés et se séparer du fuselage, menant à la perte du planeur. Un mauvais branchement des commandes peut mener au même résultat dramatique.

Au niveau national, nous avons un branchement incorrect tous les deux ans en moyenne.

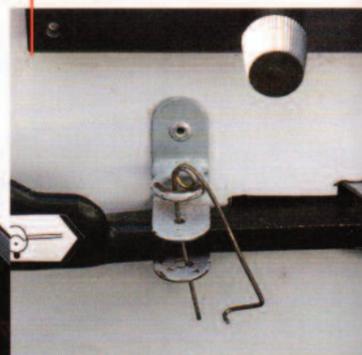
Le branchement doit être vérifié visuellement et par contrôle "positif" de la gouverne dans les deux sens.



Il est nécessaire d'utiliser les bons outils, fournis pour le type de planeur.



Le contrôle des épingles de sécurité ne doit pas être négligé.



DES RECOMMANDATIONS À SUIVRE

Pour diminuer ces risques, l'EASA rappelle les bonnes pratiques en la matière, faites de bon sens mais qu'il est bon de répéter, au vu des statistiques d'incidents et accidents dans ce domaine.

- Un lâcher machine ne doit pas se limiter au pilotage du planeur mais comprendre également les principes de démontage/remontage en cas de vache. Si le manuel de vol donne les informations principales, les conseils pratiques doivent être communiqués par un pilote connaissant bien le type.

Il est vivement recommandé à chaque pilote de suivre un démontage/remontage du planeur en question pour voir

en pratique ces procédures. L'EASA conseille même des séances d'entraînement au démontage/remontage.

La FFVP recommande d'ailleurs d'établir des fiches par planeur, passant en revue la chronologie de chaque opération, avec photos. Ces fiches pourraient accompagner les papiers de la remorque afin de disposer dans le champ des informations pour le démontage et sur l'aérodrome, au retour, pour le remontage.

- Pour éviter l'interruption de tâche lors d'un remontage, ce dernier doit se faire selon certaines règles. Une seule personne est responsable du remontage et l'équipe d'assistance doit suivre ses directives, en intervenant si besoin mais le responsable sera le "commandant de bord" du remontage.

Actions vitales ! Le bulletin de liaison des instructeurs*

Retrouvez l'actualité de la commission Formation-Sécurité, les dernières évolutions réglementaires, des articles relatifs aux facteurs humains et à la pédagogie, l'analyse d'un événement sans oublier des documents à afficher dans vos clubs...

Au sommaire du N°10 : Signaux conventionnels en cas d'interception en vol, EASA Safety Bulletin sur le remontage des planeurs, Gare au centrage, Vous avez-dit FI/TMG ? Non largage au treuil.

"Actions vitales !" à télécharger sur
<http://www.ato.cnvv.net/logiciels/actions-vitales>

* que tout le monde doit lire !

